

**ANALISIS PELAKSANAAN KONVENSYEN
ANTARABANGSA NAIROBI MENGENAI PENGELUARAN
KAPAL KARAM 2007 OLEH MALAYSIA**
*(Analysis of Nairobi International Convention on the Removal
of Wrecks 2007 Implementation by Malaysia)*

*Cheng Jia Hui*¹
jjahuihui@gmail.com

*Wan Siti Adibah Wan Dahalan*²
wsa@ukm.edu.my

Fakulti Undang-undang, Universiti Kebangsaan Malaysia, 43600 Bangi, Selangor, Malaysia.^{1&2}

Pengarang koresponden (*Corresponding author*):²

Rujukan makalah ini (*To cite this article*): Cheng Jia Hui, & Wan Siti Adibah Wan Dahalan. (2025). Analisis pelaksanaan Konvensyen Antarabangsa Nairobi mengenai Pengeluaran Kapal Karam 2007 oleh Malaysia. *Kanun: Jurnal Undang-undang Malaysia*, 37(2), 283–310. [https://doi.org/10.37052/kanun.37\(2\)no5](https://doi.org/10.37052/kanun.37(2)no5)

Makalah ini telah melalui proses penilaian sulit berganda
(*This article has gone peer review process*)

Peroleh: Received:	31/1/2025	Semakan: Revised	29/6/2025	Terima: Accepted:	8/7/2025	Terbit dalam talian: Published online	31/7/2025
-----------------------	-----------	---------------------	-----------	----------------------	----------	--	-----------

Abstrak

Selat Melaka merupakan selat yang sangat penting kerana digunakan untuk pelayaran antarabangsa. Walaupun Malaysia satu daripada anggota Konvensyen Antarabangsa Nairobi mengenai Pengeluaran Kapal Karam yang bertujuan bagi mengeluarkan kapal karam di laut Malaysia, namun undang-undang Malaysia untuk mengeluarkan kapal karam masih tidak mencukupi bagi menyelesaikan masalah yang wujud di Selat Melaka sehingga kini. Hal ini dikatakan demikian kerana pemindahan kapal karam sangat tinggi bagi pihak yang terlibat dan masalah utama yang dihadapi oleh kerajaan Malaysia ialah kekurangan bebanan perbelanjaan. Objektif kajian ini adalah untuk menganalisis peruntukan dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi mengenai Pengeluaran Kapal Karam 2007 mengenal pasti cara konvensyen ini diimplementasikan dalam undang-undang domestik Malaysia; dan mengenal pasti masalah yang wujud dalam Konvensyen

Antarabangsa Nairobi 2007 dan cara untuk menyelesaikannya. Sumber primer, seperti konvensyen antarabangsa dan undang-undang domestik Malaysia, digunakan dalam kajian ini. Sumber sekunder, seperti kajian perpustakaan dan kajian laman sesawang juga penting untuk memperoleh artikel, buku dalam talian dan surat khabar. Melalui kajian ini, didapati bahawa Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 diperkenalkan untuk mengatur selia pemindahan bangkai kapal yang menimbulkan bahaya tertentu ketika pelayaran. Konvensyen ini diratifikasi dan dilaksanakan di Malaysia bermula pada tahun 2015 untuk memindahkan kapal karam yang berada di Selat Melaka seperti cadangan yang diutarakan dalam simposium yang dianjurkan oleh Pertubuhan Maritim Antarabangsa. Malaysia tidak boleh terlalu bergantung pada Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, sebaliknya kewujudan peraturan sendiri yang seragam dalam aspek pengeluaran kapal karam juga adalah penting. Tindakan yang sewajarnya perlu diambil oleh pihak berkuasa, seperti Parlimen untuk menggubal undang-undang baharu yang komprehensif dan sempurna mengenai pengeluaran bangkai kapal di laut Malaysia.

Kata kunci: Selat Melaka, kapal karam, Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, mekanisme usahasama, ratifikasi, KUULA 1982

Abstract

The Strait of Malacca is a strait used for international navigation. Although Malaysia is one of the parties to the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (Nairobi Convention 2007) for removing shipwrecks in Malaysian waters, however, Malaysian laws on removing shipwrecks are still not sufficient to solve the problems that exist in the Straits of Malacca until now. This is because the removal of shipwrecks is very expensive for the parties involved, and the main problem faced by the Malaysian government is the lack of expenditure. The objective of this study is to analyze the provisions in the Nairobi Convention 2007; to identify how this Convention is implemented into Malaysian domestic law; and identify the problems that exist in the Nairobi Convention 2007 and ways to solve them. Primary sources such as international conventions and Malaysian domestic laws are used in this article. Secondary sources such as library research, website research are also important to obtain articles, online books, and newspapers. Through this study, it is found that the Nairobi Convention 2007 aims to remove shipwrecks that pose dangers to navigation. This Convention was ratified and implemented in Malaysia in 2015 in order to be able to move shipwrecks in the Strait of Malacca, as suggested in a symposium held by

the International Maritime Organization. Malaysia cannot heavily rely on the Nairobi Convention 2007 and creating its own uniform regulations for shipwreck removal is important. Appropriate action needs to be taken by Malaysia authorities to implement a comprehensive new law for the removal of shipwrecks in the Strait of Malacca.

Keywords: The Strait of Malacca, shipwrecks, Nairobi Convention 2007, Cooperative Mechanism, ratification, UNCLOS 1982

PENDAHULUAN

Kajian ini memfokuskan pengeluaran kapal karam di Selat Melaka. Objektif kajian adalah untuk menganalisis peruntukan dalam Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (2007) atau dalam Bahasa Melayu dikenali sebagai Konvensyen Antarabangsa Nairobi mengenai Pengeluaran Kapal Karam 2007 (selepas ini dirujuk sebagai Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007); mengenal pasti cara konvensyen ini diimplementasikan dalam undang-undang domestik Malaysia; dan mengenal pasti masalah yang wujud dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 dan cara untuk menyelesaikannya.

Setiap negara mempunyai definisi yang berbeza-beza tentang maksud kapal karam. Perkara 1.2 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 memperuntukkan kata “kapal” sebagai kapal laut dalam apa-apa jua jenis sekalipun, termasuklah bot hidrofoil, hoverkraf, kapal selam, kapal terapung dan platform terapung, kecuali apabila platform tersebut berada di lokasi yang terlibat dalam penerokaan, eksploitasi atau pengeluaran sumber mineral dari dasar laut. Perkara 1.4 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 menjelaskan “karam” selepas kemalangan maritim sebagai: (a) kapal karam atau kapal terkandas; atau (b) mana-mana bahagian kapal yang karam atau terkandas, termasuklah apa-apa objek yang berada atau pernah berada di atas kapal itu; atau (c) apa-apa objek yang hilang di laut daripada kapal yang terdampar, tenggelam atau hanyut di laut; atau (d) kapal yang hampir, atau mungkin dijangka dengan munasabah menjadi karam atau terdampar jika langkah berkesan untuk membantu kapal itu atau mana-mana harta kapal belum dilaksanakan.

Selain kapal karam, Selat Melaka merupakan fokus dalam kajian ini kerana Selat Melaka terletak dalam kedudukan strategik yang meningkatkan perdagangan antara negara. Selat Melaka mempunyai kepentingannya yang tersendiri. Kewujudan kapal karam di selat tersebut memberikan kesan yang signifikan terhadap kepentingan ekonomi, keselamatan

pelayaran dan sekitaran marin. Selat Melaka merupakan selat pelayaran antarabangsa yang dilalui oleh banyak kapal dagang (Muhammad Saeri, 2019). Malaysia yang menerima pakai Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982 (KUULA 1982) dan peruntukan KUULA 1982 mengkategorikan Selat Melaka dalam kategori “selat yang digunakan bagi laluan antarabangsa” dan seterusnya Selat Melaka mengaplikasikan “laluan transit”, iaitu kebebasan bagi pelayaran dan kebebasan bagi penerbangan. Perkara 39 UNCLOS 1982 memperuntukkan bahawa pelayaran dan penerbangan di laluan transit perlu dilakukan secara berterusan, cekap dan perlu mengelakkan penggunaan kekerasan atau ancaman terhadap kedaulatan atau kebebasan politik negara Selat.

Selat Melaka yang membawa kepentingan ekonomi yang besar kepada dunia menyebabkannya menjadi satu daripada selat yang paling kerap berlaku kemalangan maritim di dunia. Antara tahun 1970 hingga 2015, berlaku lebih daripada 200 kes kemalangan kapal yang menyebabkan kapal karam di Selat Melaka, sama ada kapal itu jenis kecil atau besar (Muhammad Andri Wibowo et al., 2022). Hal ini disebabkan oleh kedalaman Selat Melaka yang cetek dan kewujudan banyak pulau kecil di keliling Selat Melaka yang menjadikan selat berisiko tinggi (Muhammad Andri Wibowo et al., 2022). Kapal karam menyukarkan kapal lain untuk belayar dengan selamatnya. Halangan ini meningkatkan risiko pelanggaran kapal yang membahayakan nyawa kelasi kapal. Selain itu, kapal karam dapat menyebabkan kesan alam sekitar yang ketara. Kapal itu mungkin menyebabkan tumpahan bahan pencemar, seperti minyak, bahan toksik berbahaya daripada kapal ke dalam laut yang membahayakan ekosistem maritim dan kawasan pantai (Wan Siti Adibah Wan Dahalan, 2017).

Oleh itu, pemindahan bangkai kapal di Selat Melaka adalah penting bagi menjamin sekitaran maritim, keselamatan pelayaran, pembangunan ekonomi yang berterusan di rantainya, dan penghayatan sejarah maritim yang menyumbang pemeliharaan warisan budaya. Undang-undang utama yang memperuntukkan pemindahan kapal karam ialah Konvensyen Antarabangsa Nairobi mengenai Pengeluaran Kapal Karam 2007.

Kajian ini juga memfokuskan Simposium Peningkatan Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Alam Sekitar Selat Melaka dan Singapura. Terdapat tiga perjumpaan yang diadakan di ketiga-tiga negara selat (Malaysia, Indonesia, Singapura) untuk mewujudkan kerjasama yang rapat antara negara selat dengan negara pengguna selat bagi meningkatkan keselamatan dan perlindungan terhadap sekitaran maritim Selat Melaka dan Singapura. Ketiga-tiga mesyuarat ini diadakan antara tahun 2005

hingga 2007 (Rosnan Fathlal, 2007). Rangka kerjasama yang dikenali sebagai mekanisme usaha sama merupakan suatu kejayaan bersejarah. Hal ini dikatakan demikian kerana Perkara 43 KUULA 1982 telah dilaksanakan buat kali pertama di seluruh dunia.

Pernyataan Masalah

Walaupun Malaysia ialah anggota Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, undang-undang Malaysia dalam pengeluaran kapal karam masih tidak mencukupi untuk menyelesaikan masalah yang wujud sehingga kini. Oleh sebab kos pemindahan kapal karam adalah sangat tinggi bagi pihak yang terlibat, masalah utama yang dihadapi oleh kerajaan Malaysia ialah kekurangan bebanan perbelanjaan (Ho, 2009).

KAJIAN LEPAS

Bahagian ini membincangkan cara Turki melaksanakan undang-undang tempatan untuk melindungi sekitaran maritimnya daripada bahaya dan pencemaran. Dengan merujuk cara negara lain melaksanakan undang-undang, Malaysia dapat mengamalkan kaedah atau prosedur yang terbukti cekap dan berkesan. Hal ini dapat membantu meningkatkan kecekapan sistem undang-undang dan mengoptimumkan penguatkuasaan undang-undang. (Tecen, 2019). Walaupun Turki belum meratifikasikan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, langkah komprehensif yang diambil oleh Turki untuk melindungi sekitaran maritim dan memastikan keselamatan pelayaran adalah jelas dan sesuai dicontohi oleh Malaysia.

Bagi melindungi sekitaran marin dan memastikan pelayaran selamat untuk semua kapal, Turki menggubal undang-undang yang meminda *Turkish Ports Act No.618*. Perubahan ini berkuat kuasa pada 5 Disember 2017 selepas diterbitkan dalam Warta Rasmi Turki. Pindaan baharu ini memperkenalkan langkah serius untuk mengurangkan kadar kematian, kerosakan harta benda dan pencemaran marin kapal karam, serta memastikan keselamatan operasi kapal.

Walaupun belum meratifikasikan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, Turki sedang mempertimbangkan, sama ada untuk menjadi anggota Konvensyen Nairobi 2007 atau tidak. Apabila meratifikasikan Konvensyen Antarabangsa Nairobi, negara perairan pantai diberi pilihan mengenai skop geografinya. Turki sudah mempunyai undang-undang domestik mengenai kapal karam yang ditinggalkan dengan skop kawasan yang ditetapkan. Kawasan ini dikenali sebagai zon

pentadbiran pelabuhan dan diukur berdasarkan ciri geografi pelabuhan (Tecen, 2019). Walaupun terdapat perbezaan ini, ratifikasi Turki terhadap Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 sudah pasti menyediakan asas undang-undang dan kuasa tambahan untuk kemungkinan operasi pemindahan kapal karam dalam zon ekonomi eksklusif Turki. Menerusi Perkara 90 Perlembagaan Republik Turki, diperuntukkan bahawa “*the ratification of treaties concluded with foreign states and international organisations on behalf of the Republic of Turkey, shall be subject to adoption by the Turkish Grand National Assembly by a law approving the ratification*” (Tecen, 2019). Perjanjian yang menyebabkan perubahan undang-undang Turki harus dibawa untuk perhatian Majlis Kebangsaan Besar Turki. Kerja penyediaan perjanjian atau konvensyen tersebut diurus oleh kementerian berkaitan dan dibawa untuk perhatian Kementerian Luar Negeri. Setelah Parlimen Turki meratifikasikan suatu konvensyen, dekri presiden dan penerbitan terjemahan Turki konvensyen tersebut dalam warta rasmi ialah langkah seterusnya dalam proses ratifikasi (Tecen, 2019).

Dengan berdasarkan Konvensyen Nairobi 2007, negara yang terjejas merujuk kriteria yang ditetapkan oleh konvensyen itu untuk menentukan, sama ada kapal karam berbahaya atau tidak. Piawaian ini juga terdapat dalam undang-undang domestik Turki (Tecen, 2019). Dalam kedua-dua situasi ini, dapat dikatakan bahawa kapal karam dialihkan secara wajib hanya apabila membahayakan navigasi atau sekitaran. Dari segi skop, Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 secara amnya mentakrifkan kawasan perjanjian sebagai zon ekonomi eksklusif jika negara perairan pantai tidak meluaskan kawasan perjanjian melebihi zon ekonomi eksklusif ke dalam perairan wilayahnya. Walau bagaimanapun, undang-undang Turki memperkenalkan kawasan berasingan yang dikenali sebagai “Zon Pentadbiran Pelabuhan” untuk pengendalian kapal karam oleh *Harbour Masters* (Tecen, 2019). Dari sudut pandang ini, jika Turki meratifikasikan Konvensyen Antarabangsa Nairobi dan meluaskan skopnya untuk merangkumi perairan wilayahnya, akan ada konflik antara undang-undang domestik dengan Konvensyen Nairobi. Oleh itu, perubahan baharu diperlukan untuk melaksanakan peruntukan Konvensyen Antarabangsa Nairobi mengenai skop pelaksanaannya. Berkenaan dengan pemindahan kapal karam, Konvensyen Antarabangsa Nairobi tidak mengandungi sebarang had masa tertentu dan hanya menyatakan “tarikh akhir yang munasabah” untuk bangkai kapal itu dialihkan oleh pemilik berdaftar. Undang-undang negara Turki menetapkan had empat puluh lima hari untuk langkah yang perlu, termasuklah pemindahan

kapal. Selain itu, Konvensyen Antarabangsa Nairobi menetapkan sekatan masa antara tiga hingga enam tahun untuk pemulihan kos (Perkara 13 Konvensyen Nairobi 2007). Dengan berdasarkan Perkara 13 Konvensyen Nairobi 2007, tempoh tiga tahun bermula daripada hari bahaya berlaku di bawah konvensyen, dan tiada tindakan boleh diambil lebih daripada enam tahun selepas tarikh kejadian kapal karam itu. Had masa dan hak untuk memfailkan tuntutan berkenaan dengan kes marin dikawal oleh undang-undang Turki oleh Kod Komersial Türkiye. Tuntutan pemindahan kapal karam mempunyai had masa dua tahun daripada hari aktiviti pemindahan kapal karam selesai seperti yang dinyatakan dalam Kod Komersial Türkiye (Tecen, 2019).

METODOLOGI

Dalam makalah ini, sumber primer, iaitu konvensyen antarabangsa dan undang-undang domestik Malaysia digunakan. Selain itu, sumber sekunder digunakan untuk mendapatkan maklumat terperinci dan terkini tentang Konvensyen Antarabangsa Nairobi pengeluaran Kapal Karam 2007. Antara sumber sekunder ini termasuklah penyelidikan perpustakaan dan penyelidikan laman web secara meluas. Penyelidikan perpustakaan melibatkan kajian buku, jurnal dan koleksi artikel di perpustakaan Universiti Kebangsaan Malaysia, Jabatan Laut Malaysia dan institusi akademik lain yang berkaitan.

Di samping itu, penyelidikan laman sesawang menjadi komponen penting dalam pengumpulan data. Pengkaji mengakses laman sesawang rasmi organisasi antarabangsa, seperti Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO), Google Scholar, ResearchGate, pangkalan data universiti dan sebagainya untuk mendapatkan artikel dan penyelidikan terkini yang berkaitan dengan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007.

Dalam kajian ini, kaedah kualitatif digunakan untuk analisis dokumen konvensyen antarabangsa, undang-undang tempatan dan artikel ilmiah. Analisis ini melibatkan pemeriksaan kandungan teks secara teliti untuk memahami dasar, prinsip dan implikasi undang-undang yang relevan.

ANALISIS DAN DAPATAN

Bahagian ini membincangkan konvensyen antarabangsa yang terlibat secara tidak langsung dalam peruntukan kapal karam dan undang-undang domestik Malaysia yang berkaitan dengan Konvensyen

Antarabangsa Nairobi 2007. Simposium Peningkatan Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Alam Sekitar Selat Melaka dan Singapura juga dibincangkan. Perincian Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 meliputi skop pemakaian, pelaporan kapal karam, liabiliti pemilik kapal, serta had masa pengesanan dan penandaan kapal karam. Selain itu, pelaksanaan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 di Malaysia turut dibincangkan, termasuklah aspek ketidakcukupan konvensyen ini dan cadangan penambahbaikan untuk meningkatkan keberkesanannya. Bahagian ini bertujuan untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang konvensyen antarabangsa dan undang-undang domestik berkaitan diterapkan dan berfungsi dalam konteks Malaysia.

Konvensyen Antarabangsa yang Terlibat Secara Tidak Langsung dalam Peruntukan Kapal Karam

1. Konvensyen Penubuhan Bangsa-bangsa Bersatu mengenai Undang-undang Laut 1982 (KUULA 1982)

KUULA 1982 mempunyai 17 bahagian, 320 perkara dan sembilan lampiran yang diratifikasikan oleh 168 buah negara. KUULA 1982 diterima pakai pada tahun 1982 dan rangka kerja undang-undang ditetapkan bagi semua aktiviti di lautan dan laut. Malaysia yang merupakan satu daripada negara yang mempunyai perairan pantai telah meratifikasikan KUULA 1982 pada 14 Oktober 1996 (IMO, 2020).

2. Konvensyen mengenai Pembatasan Liabiliti untuk Tuntutan Maritim 1976 (LLMC 76)

Konvensyen ini atau LLMC 1976 digubal pada 19 November 1976 dan berkuat kuasa pada 1 Disember 1986. Terdapat lima bab dalam konvensyen ini. Bab I berkenaan hak untuk mengehadkan, Bab II memperuntukkan had liabiliti, Bab III menetapkan had dana, Bab IV tentang skop pemakaian, manakala Bab V memperuntukkan fasal akhir. Konvensyen ini memperuntukkan sistem untuk mengehadkan liabiliti. Pemilik kapal dan penyelamat boleh mengehadkan liabilitinya, melainkan “terbukti bahawa kerugian itu berpunca daripada tindakan atau peninggalan peribadinya, dilakukan dengan niat untuk menyebabkan kerugian sedemikian, dan dengan pengetahuan bahawa kerugian tersebut mungkin akan berlaku” (IMO, 1976).

3. Konvensyen Geneva (II) untuk Memperbaiki Keadaan Anggota Angkatan Tentera yang Cedera, Sakit dan Kekaraman di Laut pada 12 Ogos 1949

Konvensyen ini mengandungi lapan bab, 63 artikel dan satu lampiran. Konvensyen ini berkuat kuasa pada 21 Oktober 1950 dan berkaitan dengan perlindungan anggota tentera yang cedera dan sakit di laut. Peruntukan ini menyediakan perlindungan khusus untuk kapal hospital, kapal penyelamat pantai, pesawat perubatan dan pengangkutan perubatan lain di laut.

Undang-undang Domestik Malaysia yang Berkaitan dengan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007

1. Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 [Ordinan No.70/1952] (*MSO 1952*)

Ordina Perkapalan Saudagar 1952 (*MSO 1952*) merupakan ordinan undang-undang domestik Malaysia yang berkaitan dengan pengeluaran kapal karam. Terdapat 19 bahagian dalam *MSO 1952* yang berkaitan dengan bangkai dan penyelamatan, pendaftaran, Lembaga Pelesenan Perkapalandalam Negeri, kapal penumpang, keselamatan pengangkutan maritim, pencemaran daripada kapal, penghantaran barang, liabiliti pemilik kapal, rumah api, prosiding undang-undang dan sebagainya.

2. Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2011 [*Merchant Shipping (Amendment and Extension) Act 2011 (Act A1393)*]

Akta A1393 bersama-sama *MSO 1952* merupakan undang-undang domestik yang berperanan dalam pengeluaran kapal karam di perairan Malaysia. Akta A1393 digubal untuk meminda *MSO 1952* dan meluaskan pengaplikasian peruntukan tertentu daripadanya kepada Negeri Sabah dan Sarawak dan untuk memperuntukkan perkara yang berkaitan dengannya. Akta ini telah memperkenalkan beberapa perubahan terhadap *MSO 1952* menerusi peluasan skop penguatkuasaan kepada zon ekonomi eksklusif.

3. Akta Warisan Kebangsaan 2005 (*Akta 645*)

Akta ini mempunyai 17 bahagian dan 126 seksyen. Peruntukannya berkaitan dengan perkara, seperti pemuliharaan dan pemeliharaan

warisan, majlis warisan kebangsaan, tapak warisan, objek warisan, warisan kebudayaan di bawah air, warisan kebangsaan dan harta karun. Akta ini hanya digunakan di Semenanjung Malaysia kerana Sabah dan Sarawak mempunyai akta tersendiri dengan objektif dan fungsinya.

Simposium Peningkatan Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Alam Sekitar Selat Melaka dan Singapura

Ketiga-tiga mesyuarat ini merupakan sebahagian daripada inisiatif Pertubuhan Maritim Antarabangsa untuk melindungi laluan pelayaran yang penting. Dalam mesyuarat di Kuala Lumpur pada tahun 2006, mekanisme usaha sama antara negara pengguna laut dengan negara selat berdasarkan Perkara 43 telah diperuntukkan dalam KUULA 82. Mekanisme usaha sama merupakan perkembangan penting kerana diwujudkan mengikut Perkara 43 KUULA 1982 (Ho, 2009). Perkara 43 menggariskan keputusan yang dipersetujui dalam tiga mesyuarat yang diadakan di Malaysia, Singapura dan Indonesia. Perkara 43 juga menganalisis maklum balas pelbagai pihak berkepentingan ketika mesyuarat dan menitik beratkan kejayaan mekanisme usaha sama. Dengan berdasarkan Perkara 43, terlaksananya Simposium Peningkatan Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Alam Sekitar Selat Melaka dan Singapura pada tahun 2007.

Dalam mekanisme usaha sama, dinyatakan bahawa langkah perlu diambil bagi menjayakan pemindahan kapal karam di Selat Melaka, Malaysia. Mekanisme usaha sama terdiri daripada tiga komponen. Komponen pertama ialah Forum Kerjasama di bawah Kumpulan Pakar Teknikal Tiga Pihak (TTEG) mengenai Keselamatan Pelayaran. Forum ini membolehkan negara pengguna laut dan pihak lain yang berminat bertemu dan bekerjasama dengan negara selat. Komponen kedua ialah enam projek yang dicadangkan oleh negara selat, manakala komponen ketiga ialah penubuhan *Aids to Navigation Fund* yang membolehkan pihak berkepentingan yang berminat membiayai penyelenggaraan dan bantuan bagi pelayaran di selat secara suka rela (Ho, 2009).

Projek pertama yang dicadangkan oleh Malaysia di bawah komponen kedua mekanisme usaha sama ialah pemindahan kapal karam. Malaysia berhasrat untuk memindahkan 11 kapal karam yang berada di Selat Melaka dalam tempoh lima tahun dengan kos sebanyak AS\$6.3 juta yang perlu dibayar sekali sahaja dan kos pemindahan sebanyak AS\$5 juta bagi setiap kapal karam (Rosnan Fathlul, 2007).

Pengkaji berpendapat bahawa mesyuarat ketiga merupakan mesyuarat terpenting tentang pengeluaran kapal karam di Selat Melaka. Mesyuarat ketiga diadakan di Singapura pada tahun 2007. Mekanisme koperasi dilancarkan secara rasmi dalam mesyuarat di Singapura dan butiran cara operasi tiga komponen mekanisme usaha sama dibentangkan (IMO, 2007). Dalam mesyuarat itu, semua negara digesa untuk bekerjasama dengan Pertubuhan Maritim Antarabangsa bagi memerangi lanun dan rompakan bersenjata, memelihara sekitaran laut dan sumber laut, dan memastikan pelayaran yang lancar dan selamat di selat Melaka. Dalam “Kenyataan Jakarta” yang diumumkan dalam mesyuarat itu, negara di sepanjang Selat Melaka (Indonesia, Malaysia dan Singapura) mempunyai tanggungjawab asas untuk memastikan keselamatan pelayaran di Selat Melaka, perlindungan alam sekitar dan keselamatan maritim (Yoon-Ho, 2009).

Sebarang tindakan yang diambil terhadap Selat Melaka mestilah mematuhi undang-undang antarabangsa, termasuk KUULA 1982, serta mengiktiraf kepentingan negara pengguna selat dan organisasi antarabangsa yang berkaitan dan peranannya dalam isu yang berkaitan dengan Selat Melaka. Di samping itu, disebabkan oleh kepentingan kerjasama yang erat dengan masyarakat antarabangsa, Malaysia mengalu-alukan bantuan daripada negara pengguna selat dan agensi antarabangsa yang berkaitan bagi sebarang bantuan yang selaras dengan undang-undang antarabangsa. Mesyuarat bersetuju untuk menubuhkan kumpulan pakar teknikal mengenai keselamatan pelayaran di Selat (Ho, 2009). Ketiga-tiga negara di sepanjang selat itu hendaklah mewujudkan mekanisme usaha sama dengan negara pengguna selat, industri pembinaan kapal dan pihak lain yang berkenaan dengan kepentingan keselamatan pelayaran di selat itu. Mesyuarat ketiga pada tahun 2007 dihadiri oleh wakil daripada 34 negara, termasuklah China. Dalam mesyuarat ini, Indonesia, Malaysia, Singapura dan Pertubuhan Maritim Antarabangsa menandatangani memorandum mengenai penubuhan lebuhraya elektronik di laluan pelayaran. Pada masa yang sama, tentera laut Indonesia mengumumkan bahawa Indonesia, Singapura, Malaysia, dan Thailand akan memulakan rondaan udara bersama di perairan Selat Melaka untuk melindungi keselamatan di Selat Melaka (Ho, 2009).

Dalam mesyuarat yang diadakan di Singapura ini, terdapat negara pengguna laut yang berminat untuk mengambil bahagian dalam mekanisme usaha sama. Negara atau organisasi yang dinyatakan tersebut telah menyatakan komitmen untuk memberikan sumbangan Bantuan kepada

Dana Tabung Pelayaran (Aids to Navigation Fund), satu daripada projek di bawah mekanisme usaha sama (Ho, 2009). Jerman mengambil bahagian dalam projek ini apabila menyediakan kepakaran, berkongsi pengalaman dan berkongsi sistem maklumat; Jepun menyokong Projek Demonstrasi Transponder AIS Kelas B dan memberikan sumbangan kepada projek penggantian dan penyelenggaraan bantuan untuk navigasi; Yayasan Nippon menyumbang hingga satu per tiga daripada kos yang berkaitan dengan pembiayaan penyelenggaraan dan pembaikan alat bantuan navigasi untuk lima tahun pertama kepada Dana Tabung Pelayaran; Korea Selatan merancang untuk mengambil bahagian dalam projek demonstrasi transponder AIS kelas B, penggantian dan penyelenggaraan peralatan bantuan navigasi, dan memberikan sumbangan dana kepada Dana Tabung Pelayaran; India berkongsi kepakarannya dalam keselamatan dan perlindungan alam sekitar; dan Greece mengumumkan bahawa negaranya akan menyumbang AS\$1 juta untuk membiayai aktiviti di bawah mekanisme kerjasama, tetapi sumbangannya akan diserahkan melalui dana amanah IMO (Ho, 2009).

Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 melaksanakan tiga prinsip yang dikemukakan oleh Jerman, Belanda dan United Kingdom pada tahun 1994, iaitu memberikan hak kepada negara perairan pantai untuk mengalihkan kapal karam daripada zon ekonomi eksklusif jika menimbulkan gangguan terhadap pelayaran atau sekitaran maritim; mengenakan tanggungan keras terhadap pemilik kapal bagi kos pelaporan, menandakan dan mengalih kapal karam jika diminta oleh negara perairan pantai; memiliki insurans wajib bagi pemilik kapal dan tindakan langsung boleh dikenakan terhadap pemberi insurans sehingga had Konvensyen mengenai Pembatasan Liabiliti untuk Tuntutan Maritim (LLMC 1976) (Fabilane, 2015).

Daripada simposium ini, dapat dilihat bahawa pengeluaran kapal karam merupakan perkara pertama yang diutarakan oleh negara Selat kerana pengangkutan dan pemindahan kapal karam memerlukan perbelanjaan yang tinggi. Kos pemindahan dan pengeluaran kapal karam bergantung pada saiz kapal, capaian terhadap kapal karam dari hab perkapalan utama dan tempat peralatan penyelamat. Oleh itu, Malaysia perlu melaksanakan semua peruntukan dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 dalam undang-undang domestik (Ahmad Zawawi Saharuddin, 2019). Kerjasama antara negara pengguna selat dengan negara selat untuk meningkatkan keselamatan dan perlindungan alam sekitar di Selat Melaka juga perlu dipertingkatkan.

Perincian Konvensyen Antarabangsa Nairobi Mengenai Pengeluaran Kapal Karam 2007

i. Skop Pemakaian Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007

Dalam Perkara 57 KUULA 1982, peruntukan “kawasan konvensyen” bermaksud; 1) zon ekonomi eksklusif negara anggota yang ditubuhkan menurut undang-undang antarabangsa atau; 2) jika negara anggota belum menubuhkan zon ekonomi eksklusif, kawasan di luar dan bersebelahan dengan perairan wilayah negara itu yang ditentukan oleh negara itu berdasarkan undang-undang antarabangsa dan keluasan tidak lebih daripada 200 batu nautika daripada garis pangkal (Ahmad Zawawi Saharuddin, 2019). Oleh itu, peruntukan ini menyatakan bahawa pemindahan kapal karam biasanya dilakukan di zon ekonomi eksklusif. Namun begitu, peruntukan ini juga dapat digunakan untuk memindahkan kapal karam yang berada di perairan wilayah dan zon ekonomi eksklusif dengan kelebaran tidak melebihi 200 batu nautika daripada garis pangkal.

Menerusi Perkara 3.2 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, negara anggota boleh melanjutkan pemakaian konvensyen ini untuk kapal karam yang terletak di wilayahnya, termasuklah perairan wilayah. Hal ini menunjukkan bahawa perairan dalaman juga termasuk dalam “kawasan konvensyen”. Negara perairan pantai hendaklah memaklumi setiausaha agung dengan sewajarnya, sama ada pada masa menyatakan persetujuannya untuk terikat dengan konvensyen ini atau pada bila-bila masa selepas itu. Di perairan dalaman dan perairan wilayah, secara umumnya, air lebih cetek. Oleh itu, lebih banyak kapal karam berkemungkinan membahayakan pelayaran berbanding dengan zon ekonomi eksklusif. Maka, “kawasan konvensyen” termasuk wilayah negara perairan pantai, perairan dalaman, perairan wilayah, zon berdampingan dan zon ekonomi eksklusif.

ii. Pelaporan kapal karam mengikut Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007

Perkara 5 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 menyatakan bahawa suatu negara anggota menghendaki pemilik kapal dan pengendali kapal yang mengibarkan benderanya melaporkan kemalangan maritim yang mengakibatkan kapal karam itu kepada negara anggota serta merta. Jika seorang daripada pemilik kapal atau

pengendali kapal telah melaporkan kemalangan kepada negara yang terjejas, orang lain tidak diwajibkan untuk melaporkannya. Pengendali kapal didefinisikan dalam Perkara 1.9 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 sebagai “pemilik kapal atau mana-mana organisasi atau orang lain, seperti pengurus, atau sesiapa yang memikul tanggungjawab bagi pengendalian kapal daripada pemilik kapal dan orang itu bersetuju untuk mengambil alih semua tugas dan tanggungjawab yang ditetapkan di bawah Kod Pengurusan Keselamatan Antarabangsa apabila memikul tanggungjawab tersebut.

Laporan tersebut hendaklah mengandungi nama dan tempat perniagaan utama pemilik berdaftar dan semua maklumat berkaitan yang diperlukan supaya negara terjejas dapat menentukan, sama ada kapal karam itu menyebabkan bahaya atau tidak (Perkara 5.2 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007). Antara maklumat yang berkaitan termasuklah lokasi yang tepat, jenis dan saiz kapal karam, jenis kerosakan yang berlaku dan keadaan kapal karam. Maklumat mengenai kargo yang dibawa oleh kapal juga relevan, khususnya jika membawa bahan berbahaya, seperti minyak bunker dan minyak pelincir, di atas kapal (Jhonnie, 2016).

iii. Pengesanan dan penandaan kapal karam mengikut Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007

Dalam KUULA 1982, Perkara 7 dan Perkara 8 berkaitan dengan pengesanan dan penandaan kapal karam. Apabila negara terjejas menyedari kewujudan kapal karam, negara tersebut hendaklah menggunakan cara munasabah yang dapat dilaksanakan untuk memberikan amaran kepada pelayar dan negara berkenaan sifat dan lokasi kapal karam itu sebagai perkara yang mendesak seperti yang diperuntukkan dalam Perkara 7.1 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007. Bagi Perkara 7.2 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 pula, diperuntukkan bahawa negara terjejas hendaklah memastikan bahawa semua langkah yang munasabah dapat diambil untuk menentukan lokasi tepat kapal karam yang dipercayai akan menimbulkan bahaya.

Selepas memastikan bahawa kapal karam yang tenggelam menyebabkan bahaya, negara terjejas itu hendaklah memastikan agar semua langkah yang munasabah diambil untuk menandakan kapal karam itu. Contohnya, pelampung digunakan untuk memberikan amaran kepada kapal lain supaya tidak mengakibatkan kemalangan dan pencemaran laut selepas mengetahui bahawa wujudnya kapal

karam yang bahaya di sesuatu zon maritim. Dalam penandaan kapal karam, semua langkah yang dapat dipraktikkan hendaklah diambil untuk memastikan bahawa penandaan itu mematuhi sistem pelampung yang diterima pada peringkat antarabangsa yang digunakan di kawasan di mana kapal karam itu berada. Negara terjejas hendaklah mengumumkan butir penandaan kapal karam dengan menggunakan semua cara yang sesuai (Perkara 8 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007).

iv. Liabiliti pemilik kapal mengikut Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007

Dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, liabiliti pemilik kapal diperuntukkan dalam Perkara 10 dan Perkara 11. Namun begitu, Perkara 7, Perkara 8 dan Perkara 9 berkenaan dengan pengesanan, penandaan dan pengeluaran kapal karam perlu dilihat sekali.

Apabila negara terjejas telah menentukan bahawa terdapat kapal karam yang mewujudkan keadaan bahaya seperti yang diterangkan dalam Konvensyen Nairobi Antarabangsa 2007, negara tersebut hendaklah segera memaklukkannya kepada negara pendaftaran kapal dan pemilik berdaftar. Tanggungjawab untuk mengalihkan kapal karam terletak pada pemilik berdaftar kapal. Negara yang terjejas hanya dibenarkan untuk campur tangan selepas proses pengeluaran kapal karam bermula jika ia benar-benar diperlukan bagi memastikan proses tersebut dilakukan dengan selamatnya dan dengan cara yang melindungi sekitaran maritim (Perkara 9 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007).

Perkara 9 dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 memperuntukkan bahawa pemilik kapal bertanggungjawab untuk mengeluarkan kapalnya yang karam. Walau bagaimanapun, mungkin, terdapat keadaan apabila pemilik kapal enggan menerima tugas ini atau tidak dapat dihubungi. Dalam kes sedemikian, negara yang terjejas hendaklah menetapkan tempoh masa yang munasabah untuk mengalihkan kapal karam itu. Penentuan tarikh akhir ini mesti mempertimbangkan risiko yang disebabkan oleh kapal karam. Di samping itu, negara terjejas mesti menasihati pemilik berdaftar secara bertulis mengenai tarikh akhir tersebut dan fakta bahawa sekiranya pemilik kapal gagal mengalihkan kapal karam pada tarikh akhir, negara terjejas boleh mengalihkan kapal karam tersebut atas perbelanjaan pemilik berdaftar (Jhonnie, 2016). Akhir sekali, negara

terjejas hendaklah memberitahu pemilik berdaftar secara bertulis tentang hasratnya untuk campur tangan serta-merta sekiranya bahaya itu menjadi lebih serius. Jika tindakan segera diperlukan, negara terjejas boleh memulakan pemindahan lebih awal dengan syarat kedua-dua pemilik berdaftar dan negara pendaftaran kapal telah dimaklumkan (Jhonnie, 2016).

Perkara 10 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 pada asasnya mengenakan tanggungan keras terhadap pemilik kapal untuk kos pengesanan, penandaan dan pengalihan kapal karam jika dikehendaki berbuat demikian oleh negara perairan pantai. Tanggungan keras wujud apabila defendan bertanggungjawab untuk melakukan tindakan, tanpa mengira niat atau keadaan mentalnya ketika melakukan tindakan itu. Hal ini bermaksud bahawa pemilik kapal dianggap bertanggungjawab tanpa mengira niatnya. Perkara yang sama dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi menyatakan bahawa pemilik dikecualikan daripada liabiliti jika dapat membuktikan bahawa kapal karam berlaku: a) disebabkan oleh tindakan peperangan, permusuhan, perang saudara, pemberontakan, atau fenomena semula jadi yang mempunyai sifat yang luar biasa dan tidak dapat dielakkan; b) disebabkan sepenuhnya oleh perbuatan atau peninggalan yang dilakukan dengan niat untuk menyebabkan kerosakan oleh pihak ketiga; atau c) disebabkan sepenuhnya oleh kecuaiian atau tindakan salah mana-mana kerajaan atau pihak berkuasa lain yang bertanggungjawab untuk penyelenggaraan lampu atau alat bantuan navigasi lain dalam melaksanakan fungsi itu. Dalam hal ini, beban pembuktian di bawah tanggungan pemilik kapal.

- v. Insurans wajib atau jaminan kewangan lain mengikut Konvensyen Antarabangsa Nairobi (2007)

Dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, diperuntukkan bahawa pemilik kapal mesti mengambil insurans untuk menampung kos pemindahan kapal karam. Peruntukan ini satu daripada peruntukan terpenting dalam sistem perundangan antarabangsa. Oleh itu, semua kapal dengan berat 300 tan kasar dan ke atas mesti mendapatkan insurans bagi pemindahan kapal karam. Keselamatan kewangan lain juga boleh diterima, iaitu jaminan bank. Insurans atau sekuriti hendaklah merangkumi liabiliti di bawah konvensyen dalam jumlah yang sama dengan had liabiliti di bawah rejim had kebangsaan atau antarabangsa yang berkenaan (Perkara 12(1) Konvensyen

Antarabangsa Nairobi 2007). Jumlah itu tidak boleh melebihi jumlah had yang ditentukan mengikut Konvensyen mengenai Pembatasan Liabiliti untuk Tuntutan Maritim (LLMC 1976) (Perkara 6(1) (b) LLMC).

Tambahan pula, setiap kapal mesti menerima sijil yang membuktikan bahawa insurans atau jenis sekuriti kewangan lain sedang berkuat kuasa (Perkara 12(2) Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007). Sijil ini hendaklah menunjukkan bahawa kapal memenuhi keperluan yang diperuntukkan dalam Perkara 12(1). Antara elemen yang perlu dinyatakan dalam sijil termasuklah nama kapal, pelabuhan pendaftaran, tan kasar kapal, serta nama dan tempat perniagaan utama pemilik berdaftar (Perkara 12(2)(a) - (g) Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007). Sijil hendaklah disimpan di atas kapal mengikut Perkara 12(5) Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007). Selain itu, satu daripada isu penting dalam konvensyen yang berkenaan dengan insurans ialah kos yang diwujudkan daripada pemindahan kapal karam. Kos tersebut boleh dituntut terus daripada syarikat insurans atau orang yang menyediakan sekuriti kewangan (Perkara 12(10) Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007).

vi. Had masa mengikut Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007

Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 menetapkan bahawa tuntutan untuk kos yang dibelanjakan disebabkan oleh tindakan yang diambil yang selaras dengannya mesti difailkan dalam tempoh tiga tahun dari tarikh “apabila bahaya telah ditentukan mengikut konvensyen ini”. Hal ini berkemungkinan merujuk saat negara terjejas memutuskan kapal karam itu menimbulkan risiko. Selain itu, had masa am selama enam tahun bermula dari tarikh kemalangan maritim yang menyebabkan kapal karam. Untuk menuntut kosnya, negara terjejas mesti mengambil tindakan dalam tempoh enam tahun ini. Tempoh enam tahun ini diukur bermula daripada kejadian pertama dalam urutan jika kemalangan maritim terdiri daripada beberapa insiden (Perkara 13 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007). Hak pemilik kapal atau negara yang terjejas untuk menuntut kos yang berkaitan dengan pemindahan bangkai kapal tidak tertakluk pada sebarang sekatan masa di bawah undang-undang Malaysia. Hal ini menunjukkan bahawa proses tuntutan boleh dilakukan pada bila-bila masa ketika kejadian itu berlaku di perairan Malaysia. Walau bagaimanapun,

jika semua kerja penyelamatan atau kontrak telah disiapkan dengan betulnya, tuntutan itu selalunya dikendalikan dengan pantas oleh pihak yang terlibat (Ahmad Zawawi Saharuddin, 2019).

Pelaksanaan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 di Malaysia

Perlembagaan Persekutuan merupakan undang-undang utama bagi membolehkan Malaysia melaksanakan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 secara domestik. Perlembagaan Persekutuan Malaysia 1957 merupakan undang-undang utama dan tertinggi di Malaysia dan mengandungi 183 perkara yang dibahagikan kepada 15 bahagian dan 13 jadual. Bahagian yang diperuntukkan dalam Perlembagaan meliputi Persekutuan negeri, agama dan undang-undang persekutuan; kebebasan asasi; kewarganegaraan; persekutuan; negeri; perhubungan antara persekutuan dan negeri; peruntukan-peruntukan kewangan; pilihan raya; kehakiman; perkhidmatan awam; kuasa khas menentang kuasa subversif dan darurat; am dan pelbagai; perlindungan tambahan bagi negeri Sabah dan Sarawak; peruntukan sementara; pengecualian bagi kedaulatan raja-raja dan sebagainya; dan prosiding terhadap Yang di-Pertuan Agong dan raja-raja (Perlembagaan Persekutuan, 1957).

Malaysia mengamalkan doktrin transformasi yang menunjukkan bahawa undang-undang antarabangsa bukan sebahagian daripada undang-undang tempatan secara *ipso facto*. Undang-undang antarabangsa hanya menjadi sebahagian daripada undang-undang tempatan jika diubah menjadi undang-undang tempatan melalui undang-undang atau akta parlimen. Dalam hal ini, Malaysia ialah negara dualisme. Dualisme bermaksud bahawa undang-undang antarabangsa dan undang-undang domestik merupakan dua sistem undang-undang yang berbeza, seterusnya menunjukkan bahawa hak dan kewajiban yang diwujudkan oleh undang-undang antarabangsa tidak menjadi sebahagian daripada undang-undang domestik melainkan diubah oleh kerajaan untuk menjadi undang-undang domestik oleh perundangan khusus (Abdul Ghafur Hamid, 2003). Oleh itu, bagi meratifikasikan perjanjian antarabangsa, seperti Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 di Malaysia, badan legislatif memainkan peranan yang sangat penting bagi meluluskan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 supaya dapat dilaksanakan di Malaysia.

Pada tahun 2023, terdapat 64 buah negara yang meratifikasikan Konvensyen Antarabangsa Nairobi, termasuklah Malaysia, China, United Kingdom, Singapura, Indonesia, Kanada, Congo dan Iran (Jhonnie,

2016). Dalam konteks Malaysia, Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 diratifikasikan dan dilaksanakan di Malaysia pada 14 April 2015.

Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 terpakai pada zon maritim, seperti perairan dalaman, perairan wilayah dan zon ekonomi eksklusif sesebuah negara perairan pantai. Kelebihan meratifikasikan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 ialah pemilik kapal yang berdaftar wajib mengeluarkan kapal karamnya, mengenal pasti lokasi kapal karam, menandakan kapal karam dan akhirnya mengalihkannya jika wujud bahaya yang disebabkan oleh kapal karam tersebut. Hal ini dapat menjamin keselamatan pelayaran di laut Malaysia. Seterusnya, Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 menyediakan peraturan seragam bagi kapal karam (Jhonnie, 2016). Namun begitu, terdapat kelemahan dalam konvensyen ini. Contohnya, sesebuah negara perairan pantai kekurangan pendekatan yang seragam untuk menangani masalah pemindahan bangkai kapal. Kekurangan ini dapat menyebabkan ketidakseragaman dalam penguatkuasaan langkah pengeluaran bangkai kapal dan kekeliruan dalam kalangan pemilik kapal dan negara perairan pantai. Keadaan ini juga dapat menyebabkan kelewatan atau tindak balas yang tidak mencukupi untuk pemindahan bangkai kapal yang meningkatkan risiko pencemaran alam sekitar dan menjejaskan sekitaran maritim, terutamanya dalam kes kewujudan tumpuhan minyak, bahan toksik dan bahan berbahaya daripada kapal yang belayar di Selat Melaka (Wan Siti Adibah Wan Dahalan, 2017).

Ketidalcukupan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 dan Cadangan Penambahbaikan

Terdapat tiga ketidalcukupan yang dibincangkan dalam subbahagian berikutnya berserta cadangan penambahbaikan bagi mengatasi ketidalcukupan tersebut.

Ketidalcukupan Pertama - Kewajipan Pemilik Kapal untuk Memiliki Insurans dan Jaminan Kewangan

Dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 ditetapkan bahawa semua pemilik kapal wajib memikul tanggungjawab kewangan dengan mengambil insurans dan jaminan kewangan lain untuk menampung kos pemindahan kapal karam. Hal ini dikatakan demikian kerana bangkai kapal membahayakan pelayar dan menjejaskan keselamatan marin. Peruntukan yang berkaitan dapat dilihat dalam Perkara 12 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007. Dalam Perkara 12, ditetapkan bahawa pemilik kapal

bertanggungjawab terhadap semua kos yang berkaitan dengan pelaporan, pencarian, penandaan dan pengalihan kapal karam atas permintaan negara perairan pantai. Dengan erti kata lain, pemilik kapal yang tidak memiliki insurans dan jaminan kewangan tidak dikawal di bawah Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007. Hal ini merupakan ketidakcukupan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 kerana sesetengah pemilik kapal dapat mengelakkan pembayaran bagi kesilapan yang dilakukannya kerana adanya kelompangan dalam undang-undang. Hal ini dikatakan demikian kerana syarat paling penting untuk melaksanakan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 adalah kewajipan pemilik kapal untuk mendapatkan jaminan insurans dan kewangan.

Antara bukti yang dapat dilihat termasuklah kandungan notis yang dikeluarkan oleh Jabatan Laut Malaysia pada tahun 2015 berkenaan dengan Pelaksanaan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 di Malaysia (NPM 5/2015, Marine Department of Malaysia, 2015). Notis ini adalah untuk pemilik kapal, pengendali kapal, wakil pemilik syarikat kapal, pelaut dan badan klasifikasi. Dalam hal ini, Seksyen 381 dan Seksyen 381A, Bahagian X Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 (MSO 1952) dirujuk. Dalam seksyen tersebut, dinyatakan bahawa kapal yang mempunyai 300 tan kasar atau lebih yang memasuki atau keluar dari pelabuhan di Malaysia atau di perairan Malaysia wajib memiliki insurans atau lain-lain jaminan kewangan, seperti jaminan bank atau institusi kewangan lain yang sah untuk melindungi liabiliti di bawah Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007. Sebagai bukti *prima facie* bahawa kapal tersebut mematuhi keperluan konvensyen, perakuan perlindungan insurans wajib dalam bentuk sijil statutori akan dikeluarkan kepada pemilik kapal. Dalam Notis Perkapalan Malaysia, NPM 09/2014 (Marine Department of Malaysia, 2014), dinyatakan senarai syarikat insurans dan institusi kewangan yang diiktiraf oleh Jabatan Laut Malaysia.

Tambahan pula, tiada hukuman terhadap pemilik kapal yang tidak memiliki insurans dan jaminan kewangan. Peruntukan sedia ada di Malaysia hanya mengenakan denda kepada pemilik kapal dan pengendali kapal yang tidak memiliki insurans dan jaminan kewangan (Zaid Salim, 2020). Tiada hukuman lebih berat yang dikenakan supaya pesalah tersebut mendapat hukuman yang setimpal dengan kesalahan yang dilakukan dan dalam masa yang sama, memberikan pengajaran kepada pihak lain. Perkara yang diperuntukkan dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 hanya berkenaan dengan kewajipan pembayaran insurans bagi pemilik kapal dan pengendali kapal, serta pembayaran kos bagi pemindahan bangkai kapal

jika wujud keadaan berbahaya terhadap pelayaran dan sekitaran marin (Perkara 12 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007).

Cadangan bagi Ketidalcukupan Pertama

Undang-undang baharu perlu digubal bagi mengatasi masalah ketiadaan hukuman terhadap pemilik kapal yang tidak memiliki insurans dan jaminan kewangan. Ketidadaan insurans bermaksud bahawa negara perairan pantai yang terjejas tidak dapat menggunakan peruntukan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 untuk meminta pemilik kapal mengeluarkan kapal karam dan menuntut semua perbelanjaan yang ditanggung disebabkan oleh kemalangan tersebut. Hukuman denda sedia ada terhadap pemilik kapal dan pengendali kapal yang tidak memiliki insurans dan jaminan kewangan tidak cukup berat untuk memberikan pengajaran terhadap negara pengguna laut yang lain. Dalam MSO 1952, kegagalan mematuhi syarat yang ditetapkan dalam Seksyen 381A menyebabkan pemilik kapal didenda tidak kurang daripada RM200,000 dan tidak lebih daripada RM500,000 (Ahmad Zawawi Saharuddin, 2019). Oleh itu, hukuman yang lebih berat, seperti pemenjaraan perlu ditambah dalam peruntukan bagi memastikan negara pengguna laut mengambil berat terhadap perkara ini.

Ketidalcukupan Kedua (Ketiadaan Peruntukan dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 dari aspek Kapal Karam yang Merupakan Warisan Kebudayaan Bawah Air)

Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 menetapkan beberapa jenis kapal karam yang diiktiraf olehnya dan boleh menggunakan peruntukan yang ditetapkan dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007. Namun begitu, tiada peruntukan disediakan tentang peralihan kapal karam yang merupakan Warisan Kebudayaan Bawah Air (WKBA). Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 hanya menetapkan dasar dan langkah yang wajib dilaksanakan oleh negara anggota, iaitu negara perairan pantai, untuk memindahkan bangkai kapal yang menimbulkan “*hazard*”. Dengan berdasarkan takrifan dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, “*hazard*” bermaksud bangkai kapal yang menimbulkan bahaya atau halangan terhadap pelayaran atau berkemungkinan menyebabkan kesan berbahaya terhadap sekitaran laut atau kerosakan pada garis pantai atau kepentingan satu atau lebih negara. Dalam konteks ini, kewujudan bangkai kapal yang mempunyai nilai WKBA membahayakan keselamatan pelayar.

Perkara 4 dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 memperuntukkan bahawa “Konvensyen ini tidak terpakai kepada kapal perang atau kapal lain yang dimiliki atau dikendalikan oleh sesebuah negara dan pada mulanya digunakan semata-mata untuk tujuan bukan komersial kerajaan, melainkan jika sesebuah negara memutuskan sebaliknya.”

Khairil Azizie Che Mat, Pegawai Laut di Jabatan Laut Malaysia memberikan jawapan terhadap isu, sama ada kapal karam yang merupakan WKBA dapat dialihkan dengan menggunakan Konvensyen Antarabangsa Nairobi atau tidak. Menurut pegawai tersebut, jenis kapal yang termaktub dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi hanya meliputi kapal moden dan tidak termasuk kapal karam bersejarah seperti yang diperuntukkan dalam Seksyen 2 Akta Warisan Kebangsaan 2005 (Zainuddin Baco et al., 2021).

Seksyen 2 Akta Warisan Kebangsaan 2005 (Akta 645) memperuntukkan bahawa “Warisan kebudayaan di bawah air” bermaksud segala kesan kewujudan manusia yang mempunyai sifat kebudayaan, sejarah atau arkeologi yang sebahagiannya atau keseluruhannya di bawah air, berkala atau berterusan, selama sekurang-kurangnya satu ratus tahun, seperti: (a) tapak, struktur, bangunan, artifak dan peninggalan manusia, bersama-sama dengan konteks arkeologi dan semula jadinya; (b) vesel, pesawat udara, kenderaan lain atau mana-mana bahagiannya, kargo atau kandungan lainnya, bersama-sama dengan konteks arkeologi dan semula jadinya; dan (c) objek bersifat prasejarah.

Seksyen 2 menjelaskan bahawa kapal karam bersejarah ditakrifkan sebagai peninggalan manusia yang berada di bawah air sekurang-kurangnya satu ratus tahun. Oleh itu, wujud persoalan, sama ada identiti pemilik atau pengendali kapal karam bersejarah seratus tahun dahulu dapat dikenal pasti atau tidak. Tambahan pula, wujud syarat untuk menggunakan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007, iaitu pemilik kapal atau pengendali kapal mesti memiliki insurans dan jaminan kewangan (Perkara 12 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007). Syarat ini secara tidak langsung menyatakan bahawa pengeluaran kapal karam yang merupakan WKBA tidak dapat bergantung pada Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 kerana wujudnya kesulitan untuk mengenal pasti identiti pemilik kapal yang kapalnya karam pada seratus tahun dahulu (Seksyen 2 Akta 645). Oleh sebab identiti pemilik kapal karam bersejarah tidak diketahui dan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 juga tidak wujud pada seratus tahun dahulu, syarat pemilik kapal untuk memiliki insurans dan jaminan kewangan tidak dapat dipenuhi. Oleh itu, dapat

disimpulkan bahawa tiada peruntukan yang membolehkan pengeluaran kapal karam bersejarah melalui Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007.

Cadangan Bagi Ketidalcukupan Kedua

Ketidalcukupan ini wujud kerana terdapat kapal lain, seperti kapal WKBA yang membahayakan pelayaran dan sekitaran marin, tetapi tidak tergolong dalam jenis kapal yang diiktiraf oleh Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007. Hal ini menyebabkan tindakan pengeluaran kapal karam tidak dapat dilakukan terhadap kapal WKBA tersebut. Pembaharuan undang-undang perlu dilakukan dalam konteks Malaysia untuk menyelesaikan kesan bahaya yang disebabkan oleh kapal bersejarah di perairan dalaman, perairan wilayah dan zon ekonomi eksklusif Malaysia. Hal ini dikatakan demikian kerana Seksyen 4 Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 tidak menyatakan pemindahan kapal karam bersejarah di mana-mana zon maritim.

Walaupun kapal karam bersejarah memberikan kesan yang berbahaya, terdapat sesetengah kapal WKBA yang mempunyai unsur berbahaya dapat dikawal melalui pendekatan lain. Hal ini bermaksud bahawa tiada keperluan untuk mengalihkan bangkai kapal itu sekiranya terdapat kaedah lain untuk mengawalinya. Contohnya, kapal WKBA di Selat Melaka ialah bahagian penting dalam sejarah Malaysia walaupun dibimbangi akan memberikan kesan berbahaya terhadap kapal yang melaluinya. Dalam hal ini, satu pertimbangan rasional yang mengambil kira kepentingan sejarah dan kepentingan keselamatan pelayaran adalah penting untuk dibuat oleh pihak yang berkepentingan, seperti Jabatan Laut Malaysia dan Jabatan Warisan Negara (Zainuddin Baco et al., 2021).

Ketidalcukupan Ketiga (Kekurangan Undang-undang Komprehensif dan Sempurna dari Aspek Pengeluaran Kapal Karam di Laut Malaysia)

Pada masa ini, Malaysia tidak mempunyai undang-undang komprehensif dan sempurna mengenai pengeluaran bangkai kapal di laut Malaysia. Kenyataan ini tidak bermakna bahawa Malaysia tidak mempunyai sebarang undang-undang mengenai pemindahan kapal karam, tetapi undang-undang sedia ada hanyalah sampungan atau menjelaskan prosedur yang tidak menyentuh teras penting. Malaysia bergantung, terutamanya pada Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 dalam usaha untuk mengeluarkan kapal karam. Contohnya, Malaysia menggunakan definisi “kawasan konvensyen” yang terdapat dalam Konvensyen Antarabangsa

Nairobi 2007. Perkara tersebut berkenaan dengan hak sesebuah negara perairan pantai bagi pemindahan bangkai kapal di zon maritim, seperti perairan dalaman, perairan wilayah dan zon ekonomi eksklusifnya. Antara undang-undang sedia ada di Malaysia berkenaan peralihan kapal karam termasuklah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 (MSO 1952) dan Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan Dan Perluasan) 2011 (Akta A1393). Ordinan ini hanya meliputi kawasan sehingga perairan wilayah Malaysia yang melibatkan kapal karam atau tindakan yang perlu diambil dalam kes kemalangan maritim. Hal ini menunjukkan bahawa wujudnya kekurangan dalam undang-undang yang sedia ada di Malaysia berkenaan dengan pengeluaran kapal karam di Selat Melaka.

Cadangan bagi Ketidacukupan Ketiga

Masalah Malaysia ialah kebergantungan yang sangat tinggi terhadap Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 dalam usaha untuk mengeluarkan kapal karam dan tiada peraturan sendiri dalam pengeluaran kapal karam. Contohnya, penggunaan definisi “kawasan konvensyen” yang terdapat dalam Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007. Masalah ini dapat diselesaikan oleh undang-undang yang baharu. Dalam undang-undang baharu, iaitu Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2011 beberapa perubahan diperkenalkan dalam MSO 1952. Skop penguatkuasaan pula diperluas kepada zon ekonomi eksklusif (Ahmad Zawawi Saharuddin, 2019). Menerusi pengaplikasian undang-undang ini, usaha peralihan kapal karam yang terletak di perairan dalaman, perairan wilayah dan zon ekonomi eksklusif dapat dilaksanakan oleh pihak berkuasa.

Dengan berdasarkan pandangan pengkaji, cara paling berkesan untuk menyelesaikan masalah bangkai kapal di Selat Melaka ialah penggubalan undang-undang baharu dengan mengambil kira kelebihan peruntukan antarabangsa, seperti Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 dan peruntukan domestik sedia ada, seperti MSO 1952 dan Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2011, kemudian menggabungkannya menjadi satu undang-undang baharu yang komprehensif dan sempurna mengenai pengeluaran bangkai kapal di laut Malaysia.

Setelah undang-undang yang lebih komprehensif digubal oleh Parlimen, Jabatan Laut Malaysia di bawah seliaan Kementerian Pengangkutan Malaysia perlu mengambil langkah selanjutnya untuk melaksanakan dasar yang telah diluluskan dengan berkesannya. Bukan

itu sahaja, kerjasama antara pihak berkuasa perlu sentiasa ditingkatkan, seperti dalam simposium yang melibatkan tiga negara selat, iaitu Malaysia, Singapura dan Indonesia. Kerjasama antara negara pengguna laut dan negara selat sangat digalakkan seperti yang diperuntukkan dalam Perkara 43 Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa 1982 (UNCLOS 1982) yang berkenaan dengan bantuan navigasi, keselamatan, pencegahan, pengurangan dan kawalan pencemaran daripada kapal.

KESIMPULAN

Selat Melaka mempunyai fungsi penting dalam perdagangan antarabangsa kerana antara laluan pelayaran antarabangsa yang paling sibuk di dunia. Dalam tempoh berabad-abad lamanya, Selat Melaka merupakan pemangkin perkembangan perdagangan dunia. Kawasan tersebut merupakan laluan pelayaran antarabangsa penting yang menghubungkan antara Asia Timur dengan Barat. Lokasinya yang strategik di antara pulau Sumatera dengan semenanjung Tanah Melayu merupakan suatu kelebihan yang tidak terdapat di kawasan lain. Maka, kewujudan kapal karam di Selat Melaka menyebabkan pelbagai masalah kepada pengguna laut. Oleh itu, usaha perlu diambil oleh pelbagai pihak bagi memindahkan kapal karam di Selat Melaka.

Konvensyen Nairobi 2007 merupakan konvensyen antarabangsa yang berkaitan secara langsung dengan kapal karam. Konvensyen Nairobi diwujudkan untuk memastikan pemindahan segera dan berkesan bagi kapal karam yang berada di perairan dalaman, perairan wilayah, zon berdampingan dan zon ekonomi eksklusif. Malaysia meratifikasikan Konvensyen Antarabangsa Nairobi 2007 pada 14 April 2015 dan melaksanakannya menerusi undang-undang domestik secara tidak langsung. Konvensyen Nairobi 2007 ini membawa implikasi bahawa penyelesaian dan kerjasama global diperlukan bagi menyelesaikan masalah kapal karam yang sudah lama wujud di Selat Melaka.

Sehubungan dengan itu, Simposium Peningkatan Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Alam Sekitar Selat Melaka dan Singapura dianjurkan yang melibatkan tiga negara selat, iaitu Malaysia, Singapura dan Indonesia, untuk berbincang mengenai penyelesaian yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan perlindungan alam sekitar di Selat Melaka-Singapura. Simposium ini penting kerana menunjukkan kerjasama yang erat antara negara pengguna laut dengan negara selat untuk bersama-sama menyelesaikan masalah kapal karam di Selat Melaka.

Akhir sekali, Malaysia perlu menggubal undang-undang baharu untuk menyelesaikan masalah bangkai kapal di Selat Melaka. Namun begitu, pemindahan kapal karam selalunya memerlukan kerjasama dan penyelarasan daripada pelbagai pihak dan agensi. Oleh itu, pihak kerajaan perlu memastikan komunikasi berjalan lancar, serta maklumat dan sumber dikongsi antara semua pihak supaya mencapai hasil yang terbaik.

PENGHARGAAN

Pengarang merakamkan penghargaan kepada pihak pengurusan Fakulti Undang-undang, Universiti Kebangsaan Malaysia kerana memberikan sokongan yang sewajarnya dalam penyelidikan ini.

SUMBANGAN PENGARANG

Cheng Jia Hui: Konsep dan reka bentuk, pengumpulan data, penginterpretasian hasil, penulisan makalah, penyediaan makalah, penyediaan makalah akhir semakan dan pengesahan makalah; Wan Siti Adibah Wan Dahalan: Konsep dan reka bentuk, pengumpulan data, penyediaan makalah akhir, semakan dan pengesahan makalah akhir dan penghantaran manuskrip akhir.

PENDANAAN

Penerbitan makalah ini dibiayai oleh Dewan Bahasa dan Pustaka.

PERNYATAAN KETERSEDIAAN DATA

Data yang menyokong kajian ini tersedia dalam makalah ini.

PERISYTIHARAN

Konflik kepentingan: Pengarang tidak mempunyai sebarang konflik kepentingan dari segi kewangan dan bukan kewangan untuk diisytiharkan.

RUJUKAN

Abdul Ghafur Hamid. (2003). Treaty-making power in federal states with special reference to the Malaysian position. *Journal of Malaysian and Comparative Law*, 30, 65–89. <https://ijie.um.edu.my/index.php/JMCL/article/view/16253/9761>

- Ahmad Zawawi Saharuddin. (2019). The implementation challenge of Nairobi Wreck Removal Convention and the related analysis within the existing Malaysian national law [Tesis sarjana, World Maritime University]. World Maritime University Dissertations. https://commons.wmu.se/all_dissertations/1231/
- Akta Warisan Kebangsaan 2005 (Akta 645). Percetakan Nasional Malaysia Berhad.
- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976). [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)
- Fabilane, J. A. (2015). An act to incorporate The Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks, 2007, providing penalties for the violations hereof and for other purposes [Tesis Sarjana, International Maritime Law Institute]. The Maritime Commons. https://commons.wmu.se/all_dissertations/1231/
- Ho, J. H. (2009). Enhancing safety, security, and environmental protection of the straits of Malacca and Singapore: The cooperative mechanism. *Ocean Development & International Law*, 40(2), 233–247. <https://doi.org/10.1080/00908320902864854>
- International Maritime Organization. (2007, 4 September). *The cooperative mechanism between the littoral states and user states on safety of navigation and environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore* (IMO/SGP 2.1/1/Rev. 1). <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/SGP-2.1-1-Rev-1.pdf>
- International Maritime Organization. (2020). *United Nations Convention on The Law of The Sea*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>
- International Maritime Organization. (20201982). United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>
- Jhonnie, M. K. (2016). Wreck removal and the nairobi convention – a movement toward a unified framework? *Frontiers in Marine Science*, 3(11), 1–10. <https://doi.org/10.3389/fmars.2016.00011>
- International Maritime Organization. (1976). Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976). [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)
- Malaysia. (1957). Perlembagaan Persekutuan [Laws of Malaysia]. <https://lom.agc.gov.my/federal-constitution.php>
- Malaysia. (2011). Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2011 (Akta A1407). Percetakan Nasional Malaysia Berhad. Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2011

- Muhammad Andri Wibowo, Andika Tanjung, Elizal Rifardi, Yoswaty Dewi Mubarak, Rika Susanti, Ahmad Sofyan Muttaqin, Fachri Rinaldi Fajary, & Yenny Melina Anwika. (2022). Understanding the mechanism of currents through the Malacca Strait study case 2020–2022: Mean state, seasonal and monthly variation. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1118(1), 012069. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1118/1/012069>
- Muhammad Saeri. (2019). Challenges in coordinating a security arrangement in Malacca strait. *Indonesian Journal of International Relations*, 3(2), 17–29. <https://doi.org/10.32787/ijir.v3i2.85>
- Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. (2007). <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx/>
- Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 Malaysia. (1952). Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 (MSO 1952) [ORD. 70/1952]. Laws of Malaysia. <https://www.marine.gov.my/jlm/en/quick-links/legislation/legislation-list/senarai-akta-akta-dan-undang-undang-di-bawah-kawalan-jabatan-laut-malaysia/>
- Rosnan Fathlal. (2007). Updated project 1: Removal of wrecks in the traffic separation scheme in the straits of Malacca and Singapore. IMO/SGP 1/INF.15 [Dokumen maklumat]. International Maritime Organization..
- Tecen, S. (2019). *Legal analysis of national law on wrecks and abandoned ships in Turkish waters within the international legal framework* [Tesis sarjana, World Maritime University]. The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University. https://commons.wmu.se/all_dissertations/1180/
- United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- Wan Siti Adibah Wan Dahalan. (2017). Ancaman tumpahan bahan-bahan toksik dan berbahaya di Selat Melaka dan Selat Singapura. *Impak*, 45–46.
- Yoon-Ho Song. (2009). Security in the Strait of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Responses to the US proposal. Dalam M. N. Schmitt (Penyunting), *Global legal challenges: Command of the commons, strategic communications, and natural disasters* (Jil. 83, hlm. 97–156). Naval War College.
- Zaid Salim. (2020). Nelayan didenda RM211,000 kerana belayar tanpa insurans. *my Metro*. <https://www.hmetro.com.my/mutakhir/2020/12/654455/nelayan-didenda-rm211000-kerana-belayar-tanpa-insurans>
- Zainuddin Baco, Stephen Chia Ming Soon, Bilcher Bala, & Baszley Bee Basrah Bee. (2021). Mekanisme perundangan warisan kebudayaan bawah air di Semenanjung Malaysia daripada perspektif perundangan dan konvensyen antarabangsa. *Jurnal Arkeologi Malaysia*, 34(2), 15–29.